

SPETTACOLI

«Il seduttore» di Fabbri
al Teatro Nuovo

Diego Fabbri è oggi indubbiamente il maggiore autore drammatico che abbia l'Italia, uno dei più significativi del teatro europeo e americano.

Non si può parlare di un Febbri maggiore e minore, nel senso di allineare da un lato la carica drammatica di lavori quale «Inquisizione», «Processo di famiglia» e «Processo a Gesù», dall'altro l'inventiva più leggera di commedie quali «I seduttori», o, di recente, «La bugiarda». Anche quando si diverte, Febbri non si discosta da un impegno morale o religioso, per cui, a un tratto, la materia che all'avvio poteva ancora sembrare quella di una semplice commedia d'intrigo, s'innalza senza nulla perdere della sua grandezza.

Tale è il caso di «Il seduttore», la storia che in altre mani avrebbe potuto essere molto banalmente quella di un uomo con tre nomi, che si destreggia con essi fra tre donne diverse, la moglie e due amanti, impegnando sotterfugi e mezzucci per non farsi scoprire.

La situazione di Eugenio Filippo, l'Ello Del Re è, all'inizio, proprio questa: di fronte alla moglie Norma, ad Alina, segretaria dell'editore, e al fratello, un Eugenio, un seduttore, e a Wilma, un'anglosassone, e a Norma, una svedese, e a Enrico, un cossack dell'una, all'altra mostrano i loro sentimenti e i loro desideri e i fingendosi diversi. La sua arte di seduttore, cioè di uomo che trascina gli altri uomini dietro a sé, consiste anzi nell'apparire a tutte e tre le donne come un uomo che non ha mai avuto una creatura egualmente affascinante e superiore, nella quale esse vedono ciò che istintivamente cercano nell'amore: il padre del

... bambino morto, la moglie; il gio-
... vane a fianco del quale si può
... compiere il lungo viaggio della vi-
... ta pur sapendolo già ammogliato
... a segretaria; l'amante pieno d'as-
... pertualità, l'indossatrice. E nel suo

re di Eugenio Filippò. Elio c'è
realmente una risposta per cia-
scuna di queste esigenze. Fissate
in tal modo la reciproca posizio-
ne dei quattro personaggi, attraver-

un dialogo tutto svolte e penetrazioni, Diego Fabbri risolve la situazione in modo impreveduto. Eugenio, non essendo un dongiovanni di professione, bensì piuttosto la vittima della sua forza

la seduzione, s'illude di poter dominarne il dominatore e di acquistare il suo triplice sentimento unendo le tre donne e muovendo in loro la certezza di essere

...e solo quando Eugenio Filippo Elia è scomparso dalle loro vite fingendo di essersi ucciso, ha in realtà vivente ancora nel ricordo pacato e nostalgico di

... delle tre donne ch'egli coltiva
... gnora nel proprio cuore con la
... dolcezza malinconica delle cose
... assate e lontane; le tre supersti-
... si accorgono di aver perduto,
... in lui l'uomo che un tempo affe-

a ciascuna come ciascuna l'aveva desiderato, un amore che avevano avuto tentato di superare l'esclusività egoistica del possesso. La commedia giocosa e pensosa

stata ieri ascoltata con divertimento e meditato interesse da un pubblico che gremiva il teatro in tutti i settori e che ha ricambiato l'intelligente e spontanea, caldissima accoglienza con una vivace applausione.

...vittace e delle Aquinate recita-
zione della Compagnia con fervi-
ssimi e ripetuti applausi dopo
alcun atto. Con le tre donne che
erano intorno al cuore di un uo-
mo, Fabbri ci ha portato con sot-

ghezza di osservazioni nel gioco
ecologico e fantastico dell'amo-
Eugenio è un seduttore poeti-
e romantico, senza le crudeltà
di don Giovanni, senza l'eroti-
smo delle scene amatorie e con

l'ambizione del suo dominio
rimborsabile. E' un dilettante che
destreggia con tre aspetti della
minimità, e che risolve le diffi-
oltà della sua situazione senza

andere la morale, pur salvan-
egoisticamente la propria li-
rità. La commedia è più viva e
naturalmente più vera nel suo
oggetto concreto e formale, nel
il dialogo vivacemente comedia

una bella prosa, nel suo con-

anche il commentatore di sé
desimo, ascoltiamo una psico-
la manderata e quintessenzia-
un gioco di investigazione dei
timenti, per nulla illuminato
ustificato dalla realtà e dori-

no dai fatti che investono Ru-
mo. Molto acuta, suadente e
ca di forti accenti e di calda
mazione è stata la recitazione
Anna Proclemer che ha tipiz-

con vivezza ed evidenza la parte. E' un'attrice ricca di intuizione e di possibilità, conressive modulazioni. Anche la ti e la Toccafondi hanno raffinato con semplicità e mutabi-

di intonazioni le loro parti
Giorgio Albertazzi ha composto
intelligente consapevolezza e
ità di atteggiamenti il triplice
parazzo del suo gioco scenico.

nico Enriquez ha adeguato la
regia alle esigenze tecniche e
stilistiche della commedia, che è
colta e accolta con festanti ap-
plausi.

ggi la Compagnia Proclamer-
terazzi darà due spettacoli de
seduttore di Diego Fabbri e
cisamente alle ore 16 e alle 21.

**Vivo successo al Verdi
concerto di Pierre Monteux**

era il concerto sinfonico al
di diretto dal maestro Pierre
ateux. Per esigenze di spazio
piamo a domani la pubblicazio-
del resoconto critico.

WORLD

il dado svizzero
genuino
particolarmente
adatto per deli-
cati di stomaco

Vitam Sugo
WORLD

condimento perfetto al
ro olio d'oliva,
ronto e completo

Concessionario:

SUDEXPORT
a Mazzini 15 - Tel. 24-181
conservate le etichette

AL FENICE
Grande successo
ANTHONY STEEL
LAURENCE HARVEY

Al Supercinema Principe

CORACCIO DI LASSI

ELIZABETH FRANK TOM
TAYLOR MORGAN DRAKE LASSI

Ortania
PUBBLICITÀ

MARTINE CAROL - JACK BUCHANAN

il CARNET *del Maggiore THOMPSON*

PAULETTE DUBOST-ANDRÉ LUQUET • NOEL • NOEL *regia di PRESTON STURGES*

Entrata del cinema: martedì 25, mercoledì 26, venerdì 28, sabato 29, domenica 30, 1.000 lire

AL CINEMA

di Pancho
Villa
con
R. SALTEN

CONCESSIONARIO:

Radio Trevisan

TRIESTE

Via S. Nicolò 21, tel. 24018

... 69.000

Rateazioni 18 mesi - Senza cambiali

LE ASSICURAZIONI GENERALI NEL 125° ANNUALE DELLA LORO FONDAZIONE

Oggi nella sala «Duca d'Aosta» ha luogo la solenne celebrazione della fausta ricorrenza

E' di Ugo Foscolo il notissimo detto: «Italiani, io vi esorto alle istorie e non mal più di oggi esso potrebbe trovare pratica applicazione alle cose della vita economica, quando si tratti di una strada da scegliere o di un giudizio da dare. Trieste è a questo riguardo un banco di prova. La storia della sua economia abbraccia appena due secoli: pochi, relativamente, ma così vicini da essere in grado di offrirvi un quadro ben visibile del modo col quale un emporio commerciale nasce, decede e risorge per giungere attraverso innumerevoli difficoltà al suo giusto equilibrio».

Già nel suo preludio settecentesco la storia economica di Trieste è un avvicendarsi di periodi floridi e di crisi profonde, che sconvolgono ogni previsione e sembrano piegare ogni ardimento. Vediamo, ad esempio, che cosa succede in una delle attività più caratteristiche di Trieste: quella assicurativa. L'assicurazione nasce, com'è logico, con gli inizi dei grandi traffici, nella seconda metà del Settecento. Nel 1795 le Compagnie erano cinque, le loro capitali raggiungevano quasi 4 milioni di fiorini; le loro operazioni superavano i 70 milioni. Le trasformazioni politiche nell'alto Adriatico, che caratterizzano la caduta della Repubblica di S. Marco, imprimono ai traffici triestini un ritmo fortemente accelerato. Nel 1802 il valore delle merci manipolate nel porto è già triplo in confronto a quello del 1800 con un movimento di navi d'una portata complessiva di circa 350.000 tonnellate. Un altro balzo in avanti si ha nel 1803 e nel 1804. Si calcola che in questi due anni siano stati impiegati 600 bastimenti e che il movimento di merci sia stato di 2.500 legni di piccolo cabotaggio per l'importazione e circa 2500 navi fra grosse e piccole per l'esportazione delle merci. Nel 1803 l'importazione via mare supera i 43 milioni di fiorini, l'esportazione i 32. La città è in quegli anni un vero mercato per i cotone e per i grani, nei quali si fecero ingenti affari.

Corrispondente a questo brillante sviluppo dei traffici è lo straordinario impulso risentito dagli affari d'assicurazione. Nel 1804 ben 15 Compagnie d'assicurazione lavorano sul mercato triestino, lottando con fortuna contro le stesse potenti società amburghesi. Breve splendore! La terza e più lunga occupazione francese (maggio 1809-nov. 1813) distrugge di un tratto il faticoso lavoro di tanti decenni, rispingendo Trieste verso le misere condizioni d'un secolo prima.

Al blocco continentale proclamato da Napoleone contro l'Inghilterra, questa volta risponde con la chiusura dell'Adriatico, resa efficace dalla vittoria conseguita dagli inglesi nelle acque di Lissa, che li fa assoluti padroni del mare. Chiuso l'Adriatico, incepto il commercio terrestre dalle dogane e dalle devastazioni della guerra, la rovina della città è veramente completa. Il complessivo commercio che nel 1804 aveva raggiunto il valore di cinquantacinque milioni di fiorini, si riduce nel 1809 a tredici, nel 1811 a meno di sei, nel 1813 a due o poco più. Gli abitanti emigrano in massa. Al momento della occupazione francese la città contava 38 mila anime, nel 1812 la popolazione era scesa a 24 mila. Nel triste crollo di tante fortune e di tante illusioni era inevitabile che anche l'assicurazione seguisse le sorti dei traffici, ad essa strettamente congiunti. Con impressionante rapidità, una dopo l'altra, le Compagnie, man mano che furono costrette a porsi in liquidazione. Prima a sciogliersi fu, nel giugno 1809, la Società degli Amici Assicuratori, seguita subito dalla Società Iulica. Gli anni 1810 e 1811 registrarono una vera e propria tempesta. Nell'aprile del 1811 anche la Vecchia Compagnia d'Assicurazione, la prima fondata a Trieste, chiudeva il non inglorioso cancello.

Così tristemente si chiude il primo periodo della storia delle assicurazioni a Trieste. La ripresa si ebbe dopo la restaurazione austriaca, ma non fu rapida. Nel 1814, per



Giuseppe Lazzaro Morpurgo, fondatore con G. B. Rosmini delle Assicurazioni Generali

ovvie ragioni inerenti alla fine della guerra e del blocco, il traffico superò prontamente quello del 1804. La città si ripopolò, salendo nel 1815 da 20 mila a 36 mila abitanti. Ma in quello stesso anno il commercio subì un forte regresso, nel 1816 aveva perduto il 40%, nel 1817 perdeva ancora quota e diede luogo ad una grave crisi economica. Tre annate di pessimi raccolti (1814-16) arrestarono il movimento ascendente della popolazione. Nel 1817 la miseria era giunta a tal punto da provocare nella classe dei lavoratori, in maggior parte friulani ed istriani, una mortalità impressionante. Ciò non ostante si riprese coraggiosamente il lavoro, riallacciando le interrotte relazioni commerciali con i paesi del Levante, con l'Egitto, con la Sicilia e con le Americhe. Lo sviluppo industriale del reperimento, favorito da un rigidissimo protezionismo doganale, assecondò gli sforzi dei commercianti triestini. Specialmente dalla Boemia e dalla Moravia incominciarono a defluire attraverso il porto di Trieste i manufatti delle nuove industrie austriache, destinate a trovare larghi mercati di sbocco nella Turchia asiatica ed europea.

Di pari passo con la ripresa generale dei traffici portuali, per un inevitabile fenomeno d'interdipendenza economica, il risveglio dell'assicurazione. Già nel marzo del 1814 «avendosi — come dice il programma — rispetto al commercio marittimo ed essendo l'anima di questo gli stabilimenti d'assicurazione» si proponeva l'erezione di una Camera di Assicurazioni, con un capitale di 300.000 fiorini. Ma il progetto per il momento non attecchì e la Camera poté costituirsi appena nel 1816. Sorgeva invece nel settembre del 1814 per opera di Pietro Sartorio, F. E. G. Baraux e Giacomo Rotta, il Banco d'Assicurazioni marittime. Alla fine del 1815 le Compagnie erano già tre: il Gabinetto di Sicurezza e il Nuovo Stabilimento di Assicurazione, oltre al Banco già accennato. Nel 1816, col titolo di Nuova, risorgeva la Società greca di Assicurazione e nel gennaio del 1817 anche il più antico istituto triestino si ricostituiva col capitale di 200.000 fiorini e col nome di Vecchia rinnovata Compagnia d'Assicurazione.

Complessivamente esistevano nel 1817 nove Compagnie di assicurazione, essendosi in quell'anno costituite anche le seguenti società: Accomandita d'Assicurazione, registratore Giuseppe Lazzaro Morpurgo, la Compagnia Adriatica d'Assicurazione e gli Assicuratori Marittimi, registratore G. O. Grassi.

Nel frattempo con l'ausilio organizzatore Decretato dell'8 gennaio 1816 si era provveduto a disciplinare, in maniera piuttosto somma-

dagni. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

Nel 1831 la situazione dell'industria delle assicurazioni a Trieste era la seguente: operavano sulla piazza circa venti Compagnie, delle quali otto costituite nel biennio 1829-1830. Ma fatta eccezione per l'attività dell'Azienda Assicuratrice del ramo incendi e dei timidi tentativi di qualche altra Compagnia nelle assicurazioni cambiarie e chirografarie tutto lo sforzo degli assicuratori triestini continuava a concentrarsi nel campo dei trasporti marittimi, fluviali e terrestri. La costituzione finanziaria delle nuove Compagnie era in generale molto esile, il loro capitale di fondazione si aggirava fra i 100 mila e i 200 mila fiorini. Malgrado il numero certo molto rilevante, e quasi apporizonato ai bisogni dello

emporio, delle Compagnie esistenti in questo periodo non si può dire che l'industria delle assicurazioni avesse esaurito a Trieste ogni sua possibilità. Tutt'altro. Su basi molto più larghe essa poggiava, infatti, in qualche altro paese europeo. In Inghilterra l'assicurazione vita era già da molti anni in pieno rigoglio: verso il 1830 si contavano ben 34 società che assumevano tal genere di sicurtà, di cui quattro mutue, dodici a premio fisso e diciotto a partecipazione. L'Olanda contava nove Compagnie e tre la Francia, di cui due a premio ed una a partecipazione; la Germania una per azioni e tre mutue. A Vienna nel 1823 e nel 1824 erano stati creati due istituti per vedove ed orfani. Analoghe constatazioni possono farsi per le assicurazioni incendi, già allora molto sviluppate in Inghilterra, in Olanda, in Svizzera, in Germania ed in Francia. A Vienna nel 1822 era sorta la Prima privilegiata Compagnia d'Assicurazione contro gli incendi. Anche le assicurazioni aeree, come allora si usava chiamare quelle contro la grandine, il secco, il gelo, le inondazioni ecc. avevano raggiunto in quegli anni un certo grado di sviluppo in Francia, dove erano tutte mutue, in Prussia, in Piemonte, in Lombardia ed a Vienna.

Tale essendo la situazione dell'industria europea delle assicurazioni, non può far meraviglia che anche a Trieste si pensasse alla convenienza di istituire una Compagnia, la quale dalla potenza della propria struttura finanziaria fosse messa in grado di sviluppare la propria attività non solo in quel

giorno. Le assicurazioni appaiono, perciò, talmente compenetrata nella vita commerciale del tempo, che è quasi impossibile scovare le manifestazioni e le sorti. Con un ritmo sempre più accentuato i capitali accumulati nel commercio affluiscono verso questa industria che da Trieste si irradia nel retroterra e verso i porti dell'Adriatico e nel Mediterraneo. Le aziende più forti della città vi partecipano attivamente. Scorrendo gli elenchi dei direttori delle Compagnie istituite nei primi decenni dell'Ottocento, ritroviamo i nomi dei più arditi mercanti del tempo. Nessuno quasi vi manca. E quali caratteristiche figure in questa folla variegata di gente, qui giunta da ogni parte d'Europa alla conquista del «subiti guadagni», ma non insensibile ai richiami della politica, alle seduzioni dell'arte, allo spirito dei tempi nuovi!

rami che gli assicuratori locali avevano fino allora trascurato ma anche con una espansione territoriale ben più vasta di quella raggiunta dalle altre aziende triestine.

Chi ebbe l'iniziativa? Gli storici l'attribuiscono ormai senza possibilità alcuna di dubbio, a due uomini di cospicuo, anche se diverso valore: a Giuseppe Lazzaro Morpurgo e a Giambattista Rosmini. Li troviamo infatti tutti e due in quell'«Ausilio Generale di Sicurezza», che fu più che la società madre delle Generali il loro primo nucleo costitutivo, il Morpurgo come «intendente», il Rosmini come «consulente legale».

L'Ausilio fu fondato nel novembre del 1831. Non ne conosciamo né il capitale di fondazione, né lo statuto, che ci risulta però essere stato compilato dal Morpurgo stesso. Conosciamo invece i nomi degli azionisti, che sono gli stessi, che salvò il gruppo dei dissidenti, formarono più tardi il gruppo dei fondatori delle Generali.

Il primo Congresso generale dell'Ausilio fu tenuto il 30 novembre 1831. Non si riconobbero d'impossibilità di organizzare la Compagnia in modo corrispondente al suo scopo con la scorta del solo contratto e la conseguente necessità di portarvi gli opportuni cambiamenti ed aggiunte.

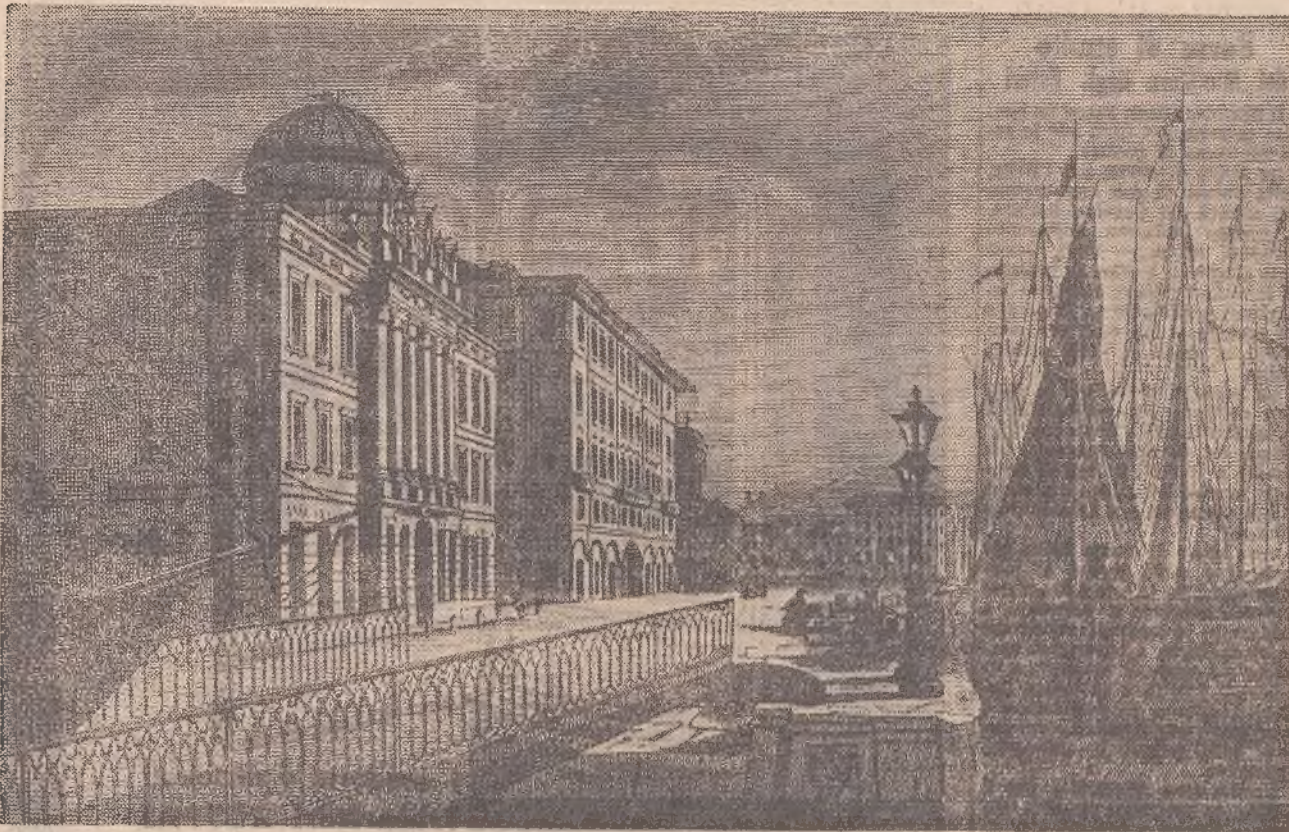
Al direttore venne dato pertanto l'incarico di «fare una nuova meglio ordinata redazione del Contratto sociale, abbracciando nel medesimo gli articoli dichiaratori e addizionali proposti dal sig. G. L. Morpurgo per poi sottoporli alla discussione ed adozione del Congresso generale».

Il secondo Congresso generale ebbe luogo il 19 dicembre successivo e fu molto agitato. «Aprì la sessione — dice il verbale — il sig. dott. De Rosmini, direttore Consulente legale con una lettera circa l'ammissione dei nuovi articoli nella redazione del nuovo contratto sociale, ma siccome sono insorte da tutte le parti opposizioni alla forma di discussione della sfera d'azione sociale medesimo, così dietro la proposizione del dott. De Rosmini, accordata dal sig. Morpurgo e tacitamente accettata da tutti i soci presenti, fu unanimemente ritenuto che sia libero ad ognuno dei soci presenti all'odierno Congresso di ritirarsi dalla Società». In seguito a questa autorizzazione dichiaravano di scollarsi i propri impegni con l'Ausilio tredici azionisti del 524 azioni rappresentate al Congresso.

L'assemblea continuò i suoi lavori. Fu anzitutto stabilito di nominare una commissione per la riforma del contratto sociale, formata dai direttori e da alcuni membri eletti, e di rimandare ad un prossimo Congresso generale, dopo il compimento di 1000 azioni, la nomina della nuova Direzione sociale.

I lavori per la riforma dello Statuto procedettero alacramente, così che già il 26 dicembre successivo il Con-

gresso generale poté di nuovo essere convocato.



Trieste: Palazzo Carciotti, prima sede delle Assicurazioni Generali (stampa dell'epoca)

tembre 1847 e fu sepolto nel cimitero di S. Anna, dove ancor oggi si conserva il monumento funebre che la pietà dei figli eresse alla sua memoria.

Ma già prima della scomparsa dell'avvocato Rosmini un'altra valida forza s'era affermata nell'ambito della Compagnia: quella del ferrarese Masino Levi, venuto dall'Agenzia di Padova a Trieste quale segretario delle Generali.

Particolare attenzione pose subito il Levi al lavoro estero, provvedendo anzitutto a rinforzare quelle agenzie, che erano state istituite appena iniziata l'attività sociale e cioè le rappresentanze di Vienna per l'Austria inferiore, Graz per la Stiria, Klagenfurt per la Carinzia, Lubiana per la Carniola, Carlsbad per la Boemia, Praga per la Moravia e Budapest per l'Ungheria. Nel 1833 all'Agenzia di Bordeaux s'era aggiunta quella di Marsiglia. Qualche anno dopo il lavoro trasporti era stato organizzato, attraverso le Agenzie di Hermannstadt, di Tarnopol, di Hohenems e di Galatz, rispettivamente in Transilvania, in Galizia, nel Vorarlberg, nella Svizzera e nel Levante.

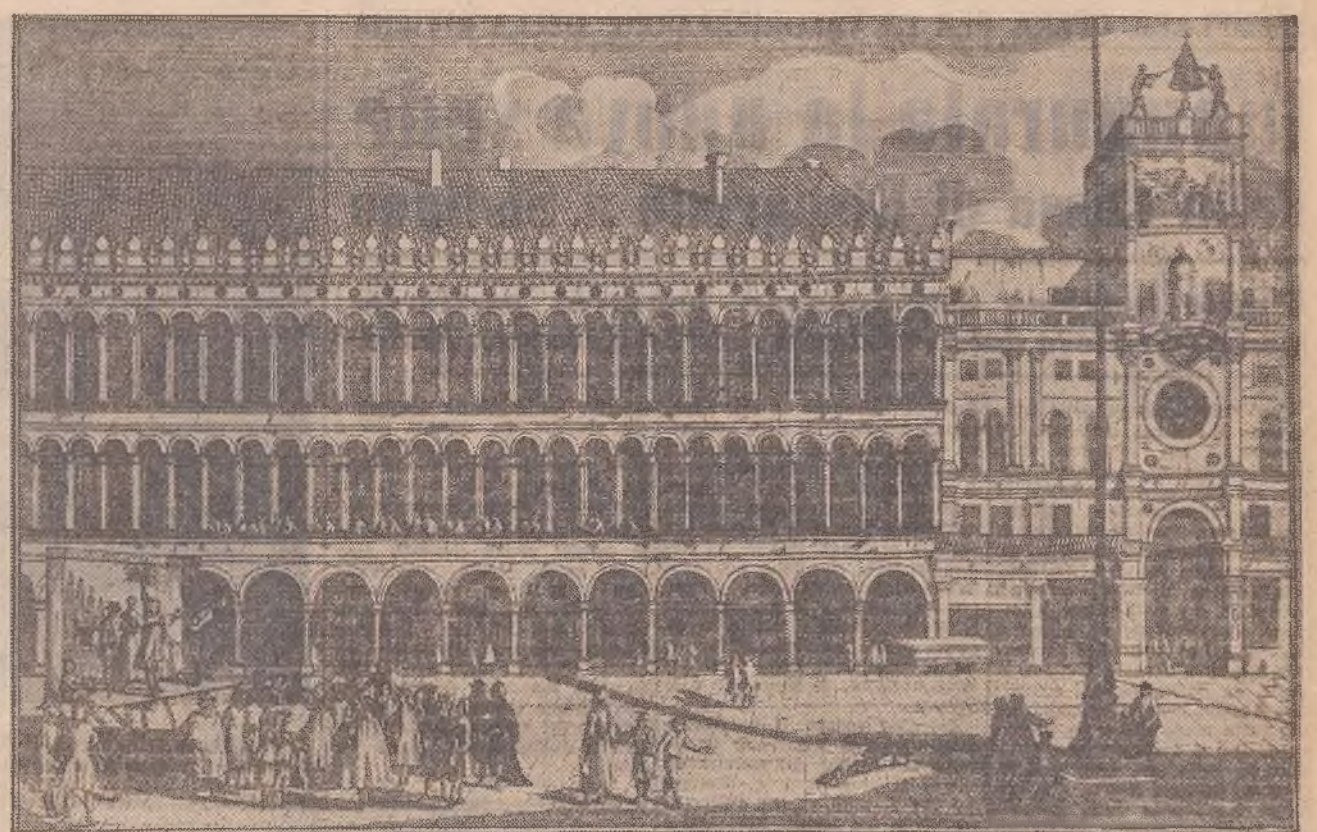
Nel 1837, auspice Masino Levi, la Compagnia tentava la conquista dei mercati germanici istituendo proprie rappresentanze a Lipsia per la Sassonia, a Breslavia per la Slesia prussiana, a Magdeburgo per la Prussia e ad Amburgo per quello Stato, per i granducati di Mecklenburgo e di Oldenburg e per il ducato di Holstein. Nel novembre 1838 veniva istituita «previa autorizzazione di quel Lord Alto Commissario» un'Agenzia a Corfù, preposta anche a Cefalonia e Zante e nel quinquennio successivo la Compagnia allargava il proprio lavoro alla Baviera, alla Polonia russa, alla Serbia e alla Valacchia. Dopo il primo decennio, insomma, la Compagnia, superata difficoltà d'ogni genere, vedeva estendersi la propria organizzazione dal Mar del Nord al Mar Nero e in alcune regioni, coraggiosa antesignana, essa portava per la prima volta il nome e i benefici della previdenza moderna.

Ma l'opera di Masino Levi non si limitò a dilatare le operazioni sociali in campi territorialmente sempre più vasti; ché l'impresa poteva portare in sé pericoli gravissimi se non fosse stata accompagnata da una solida contropartita nel campo tecnico. Masino Levi si preoccupò di determinare, nei paesi nei quali la Compagnia andava operando, l'assaggio dell'assicurazione, nei suoi molteplici aspetti teorici e pratici, dalle forme primitive, e più che altro sperimentali o empiriche in cui versava nella prima metà dell'Ottocento, al rapido sviluppo, al progressivo miglioramento che essa subì nell'età moderna.

Cervello in continuo fermento, egli cercò anche d'aprire all'assicurazione altri sbocchi nel campo dell'assicurazione privata, ideando nuove forme di sicurezza e proponendo l'esercizio di rami obsoleti nella prassi assicurativa del tempo.

Nell'aprile del 1877 Masino Levi chiese ed ottenne d'essere collocato a riposo. A succedergli venne chiamato il triestino Marco Besso, che per altezza d'ingegno, vastità di cultura e modernità di concetti, senza dubbio una fra le figure più eminenti dell'assicurazione italiana. Quando venne chiamato a sostituire il Levi aveva appena trentaquattro anni e s'era perfezionato nella pratica assicurativa peregrinando da Innsbruck a Roma, da Bologna a Firenze, sempre desideroso di apprendere quanto potesse tornargli utile al programma che la sua fervida mente andava formulando.

Sotto l'impulso animatore del giovane segretario generale una profonda trasformazione, ispirata a criteri di scioltezza e di modernità, subì la Compagnia dal punto di vista tecnico che da quello amministrativo tutti i servizi della Compagnia. Si consolidano le posizioni della Società in Italia e all'estero sia con la costituzione di nuove rappresentanze, sia mediante la partecipazione delle Generali alla formazione di nuovi enti assicuratori e finanziari. Si provvede alla più estesa conoscenza delle idee, delle forme e del vantaggio dell'assicurazione mediante numerose ed efficaci pubblicazioni destinate sia agli agenti che al pubblico. Uomini insigni non solo nella politica e nella finanza, ma anche nelle lettere e nelle scienze, come Jokai, Franchetti, Minich ecc. vengono chiamati a far parte del Consiglio sociale. La proprietà immobiliare della Compagnia si migliora e si arricchisce di nuovi importanti palazzi, destinati a sede della rappresentanza italiana ed estera. Il monumentale palazzo romano in piazza Venezia è dovuto, fra gli altri, alla coraggiosa iniziativa di Marco Besso.



Venezia: Le Procuratie Vecchie, sede dal 1831 della Direzione veneta delle Assicurazioni Generali (da una vecchia stampa)

Nel nome di S. Giusto e di S. Marco

Da Roma, ove si trasferisce stabilmente nel 1890, egli continua a dare alle Generali l'impareggiabile contributo della sua intelligenza e della sua esperienza, tanto che nel 1909, ripresentandosi una carica formalmente abolita dal 1835, viene eletto presidente della Compagnia.

Ma al suo multiforme intelletto, la grande attività svolta nel campo delle assicurazioni e degli affari non poteva bastare. Giustamente egli fu definito un finanziere umanista, perché in lui si fondavano l'audacia del moderno produttore di ricchezza col buon gusto e la raffinata cultura dello studioso d'antico stampo. Anche presidiando dalle sue numerose pubblicazioni di carattere economico ed assicurativo disperse con largha generosità intellettuale su quotidiani e riviste, basterebbero i suoi saggi danteschi ed erasmiani, le sue ricerche sulla storia della Roma papale ed i suoi diligenti studi sui proveri per assicurare a Marco Besso un posto onorato fra gli eruditi.

Sotto la direzione di Marco Besso le Generali ebbero un potente sviluppo, così da essere giustamente inquadrate fra le massime Compagnie del Continente europeo sia per l'importanza del loro volume tecnico, sia per la vastità dell'espansione territoriale che abbracciava ormai quattro continenti. Un semplice sguardo ai progressi fatti dalla Compagnia nel trentennio che precede il fatale 1914, basterà a spiegarci i motivi del grande prestigio che le Generali erano riuscite ad accaparrarsi nel mondo economico internazionale. Ecco alcuni dati interessanti.

Nel 1881 il ramo trasporti segnò, in cifre arrotondate, un incasso premi, compresi gli accessori, di 1 milione 418 mila, nel 1906 di 3 milioni 949 mila, nel 1914 di 7 milioni 651 mila.

I premi incassati nel ramo incendi furono di 12 milioni nel 1881, di 27 milioni nel 1906, di oltre 35 milioni nel 1914.

Un progresso ancor più rapido e più ricco di promesse segnò l'assicurazione vita. L'incasso premi di questo ramo che nel 1881 era stato di appena 5 milioni raggiunse nel 1906 la cospicua cifra di oltre 39 milioni, per raggiungere e oltrepassare nel 1914 i 58 milioni.

In corrispondenza di tale rigoglioso sviluppo i fondi di garanzia passavano da 56 milioni nel 1881 a 293 milioni nel 1906, per salire nel 1914 a 492 milioni. Indice e risultato di questa accresciuta

ta importanza e mole d'affari fu la partecipazione della Compagnia alla creazione di parecchi istituti di assicurazione e finanziari sia in Italia, che all'estero.

Ma forte di quella tempesta che doveva scoppiare pochi anni dopo, nere nubi andavano addensandosi sull'orizzonte politico dell'Europa.

La grave depressione economica che travagliò il Continente negli anni 1907-1908, la crisi diplomatica e la guerra balcanica, seguita dall'annessione della Bosnia, con l'arresto quasi totale delle operazioni di assicurazione nei paesi colpiti dalla guerra, la continua discesa dei titoli di debito pubblico e dei valori a reddito fisso, l'incertezza, infine, dei rapporti internazionali, che di giorno in giorno andavano facendosi più complicati e più oscuri, dovevano necessariamente influire anche sull'andamento della Compagnia. A rendere più difficile la situazione sopravvenne nel 1912 l'introduzione in Italia del regime monopolistico delle assicurazioni sulla vita. La minaccia era grave; ma la Compagnia, fiduciosa nei propri destini, decise, a differenza di molti altri istituti, di continuare l'esercizio del ramo per la durata e nei termini consentiti dalla legge.

Malgrado tutte queste difficoltà, il bilancio del 1914, presentato all'assemblea generale cinque settimane prima dell'intervento dell'Italia nel conflitto mondiale, si chiudeva con un utile di oltre 7 milioni di lire. Indice della solida organizzazione della Compagnia e delle forze riparatrici che essa era in grado di sviluppare.

La guerra determinò una folta di problemi d'ordine politico, amministrativo, finanziario e assicurativo, che stavano in rapporto alla struttura e alla estensione territoriale della Compagnia. A fronteggiarli ed a risolverli occorrevano esperienze, tanto ed energia: doti che a Edgardo Morpurgo, passato nel 1914 da Trieste a Roma, certamente non facevano difetto. Vi provvide, infatti, da par suo, riuscendo a compensare col lavoro italiano le perdite che la Compagnia andava fatalmente subendo negli Stati dell'Europa centrale. Nel 1918 finalmente la pace! Ma non fu una restituzione in integrità per le cose del mondo, come tutti si illudevano, e nemmeno per le Generali. L'Italia, è vero, era uscita vittoriosa dal conflitto e il suo prestigio veniva in aiuto anche a quelle imprese economiche, che si erano da an-

ni vigorosamente affermate all'estero, come era appunto il caso della nostra Compagnia. Ma quali distruzioni e quali mutamenti anche nel campo economico! Ardui problemi monetari e strutturali, organizzativi e strutturali andavano via via moltiplicandosi in seguito al crollo della duplice monarchia, problemi che richiedevano un rapido e deciso intervento. Ogni ritardo avrebbe significato compromettere o forse perdere definitivamente negli Stati eredi dell'Austria posizioni precostituite di grande valore. Ma anche in settori diversi da quelli medioeuropei le cose erano in pochi anni radicalmente cambiate e la Compagnia si trovò nella necessità di ritessere in gran parte le vaste reti della sua organizzazione internazionale, allentate dalla guerra ed a ricominciare, su basi spesso molto diverse, la propria opera in paesi trasformati nel riguardi territoriali e politici, disorganizzati economicamente e rovinati monetariamente dall'inflazione.

Ma non bastava ricostruire ciò che era andato distrutto. Occorreva contemporaneamente continuare con metodica audacia quell'opera di espansione nel più lontano paese ch'era stata interrotta dal grande conflitto e cercare nuovi sbocchi alle iniziative sociali in quelle forme che i tempi mutati dimostravano necessarie. Questa opera costruttiva e ricostruttiva, compiuta con piena di risultati, costituisce il capolavoro di Edgardo Morpurgo. Onde, ricorrendo al primo Centenario della Compagnia, egli poteva ricordare le mete raggiunte dopo la conclusione della guerra, con queste parole: «Nell'ultimo decennio il capitale sociale è salito da tredici a sessanta milioni; i fondi di garanzia da quattrocentocinquanta a duecentocinquanta milioni; i capitali per assicurazioni sulla vita da un miliardo ad oltre sei. Le nostre rappresentanze italiane sono trentacinque, quelle dell'estero cinquemilasettecentocinquanta. Abbiamo contribuito con importanti costruzioni al decoro ed al rinnovamento edilizio di molte città ove operiamo. Il valore del nostro patrimonio immobiliare è salito, nel dopoguerra, da novantaquattro a duecentocinquanta milioni. Trenta sono ormai le Compagnie nostre alleate ed affiliate, di cui sei in Italia e ventiquattro all'estero. Della fondazione ad oggi, le Assicurazioni Generali hanno riscosso ai propri assicurati una somma che si accosta ai dieci miliardi».

Gli anni che vanno dal 1931 all'intervento dell'Italia nel secondo conflitto mondiale confermarono, infatti, questi progressi, malgrado le non lievi difficoltà economiche, che il mondo stava attraversando in seguito alla crisi economica americana e alla già accentratrice incertezza della vita internazionale. La elasticità della struttura aziendale reagiva contro le sempre più forti pressioni esterne. Nel 1937 i risultati del bilancio erano ancor eccellenti. La produzione in tutti i rami seguiva una continua tendenza all'aumento. La proprietà urbana annoverava 200 stabilimenti. Le Compagnie del gruppo erano ormai 68: indice dell'ampio sfarzo di attività delle Generali. Ma i dadi del tragico gioco che doveva condurre al secondo conflitto mondiale erano già stati gettati: il 12 marzo di quell'anno avevano fatto il loro ingresso a Vienna le truppe germaniche.

L'anno seguente, malgrado l'effimera illusione di Monaco, la situazione si fa sempre più oscura e l'Europa precipita verso l'abisso.

Gli anni drammatici della guerra, quelli difficili del dopoguerra, la relativa schiarita che ne seguì sono presenti alla memoria di tutti ed è quindi superfluo discorrerne anche in riguardo alle vicende del nostro massimo istituto assicurativo. Lasciamo agli storici futuri il compito di narrare le vicende delle Assicurazioni Generali in tempi così turbolenti; per ora basterà ricordare con qualche rapidità e con quanta sicurezza la Società, facendo appello alle energie e alle tradizioni di una storia secolare, seppe ricostruire le proprie fortune e riprendere in pochi anni l'eminente posizione, che essa ha sempre goduto in Italia ed all'estero. Oggi le Generali celebrano il 125° anniversario della loro fondazione in piena efficienza tecnica e patrimoniale, stendendo la loro rete organizzativa su quattro continenti. E, anche sotto questo aspetto, un istituto con caratteristiche inconfondibili, che tra le sue linee vitali da un passato glorioso e da un'esperienza storica, che ben possiamo dire triestina. E' la Trieste più agile e più viva, più industriale e più ardita dell'Ottocento che rivive, o meglio continua a vivere, in questa potente Società, che, nata in fraterna concordia d'intenti con Venezia, porta dall'alto Adriatico, nel nome di S. Giusto e di S. Marco, i benefici della previdenza e i frutti del lavoro italiano in tutto il mondo civile.

La figura e l'opera del fondatore

Ma non è certo per questa sua attività letteraria che qui si scriverebbe con ammirazione il nome di Giuseppe Morpurgo, se egli non avesse lasciato di sé traccia luminosa nel campo dell'assicurazione, svolgendo con rara intelligenza una instancabile attività, piena di feconde iniziative.

La «Raccolta di osservazioni sulle Assicurazioni» da lui pubblicata in tarda età a Trieste, costituisce il frutto e nel medesimo tempo la prova della sua eccezionale perizia d'assicuratore, affinata in mezzo secolo d'appassionato lavoro, di aspre esperienze e di durature conquiste.

Il Morpurgo iniziò probabilmente la sua attività presso il Banco d'Assicurazioni e Cambi Marittimi. Lo ritroviamo nel 1804 registrato dello Scancellò di Scurtà e Cambi, nel 1816 registratore e nel 1820 «direttore onorario» dell'Accademia di Assicurazione, con ogni probabilità fondata da lui. Poco dopo egli fa parte della Concordia di Assicurazioni quale consulente pratico. Il limitato campo imposto alla sua fervida attività di assicuratore non gli basta. Il lavoro di tutte le Compagnie triestine si esplica unicamente nel campo dei trasporti marittimi, terrestri e fluviali. Ma già da quel tempo è un pieno fiorire di nuove iniziative, di più arditi progetti. Il richiamo maggiore viene dall'Inghilterra, dove nel ramo vita lavorano con fortuna oltre venti Compagnie che allargano la propria attività al Continente. Anche le assicurazioni contro gli incendi e contro la grandine incominciano a concretarsi, ad avere fortuna. Perché dunque Trieste, dove il numero della Compagnie di anno in anno va aumentando, non dovrebbe seguire l'esempio, cercare attraverso le nuove iniziative più larghi cespiti di lavoro e di guadagno?

Già molti anni prima — nel 1795 — il Morpurgo assieme con Giacomo Gabbiati aveva tentato d'introdurre sulla piazza di Trieste l'assicurazione contro gli incendi per conto del Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi. L'esperimento non gli era riuscito. «In quel tempo — egli narra — io mi trovavo sotto gli auspici di sì preclaro soggetto, e fino da quell'epoca, compunto dall'utilità ed importanza dell'affare, dedicai i miei travagli per condurre a buon fine, una tale istituzione, ma la morte immatura del suddetto soggetto e la prima rivoluzione di Francia che colle rapidissime sue vicende sconvolse ogni ordine di cose, fecero tramutare nel suo nascente la progettata intrapresa».

Nel 1805 per iniziativa del Morpurgo, lo Scancellò di Scurtà e Cambi aveva chiesto l'autorizzazione di poter compiere nelle sue operazioni anche le assicurazioni vedovili e pupillari, ma con nota governale del 16 aprile 1805 la domanda era stata respinta, con l'indicazione che l'Eccelso Governo non aveva preso notizia di tale suggestivo progetto dello Scancellò e che questo sotto gravissima responsabilità non ardì sotto qualsiasi pretesto di porlo in esecuzione».

Punto scoraggiato da questi primi insuccessi, che — certamente non furono i soli — ma anzi spinto dalla sua febbre di creazione ed escogitare sempre nuove forme e nuove possibilità per l'assicurazione, il Morpurgo decise di ripetere il tentativo, fatto tanti anni prima, di introdurre anche a Trieste l'assicurazione contro l'incendio e la grandine. Sorse, così, per sua iniziativa, nel

novembre del 1822, l'Azienda Assicuratrice.

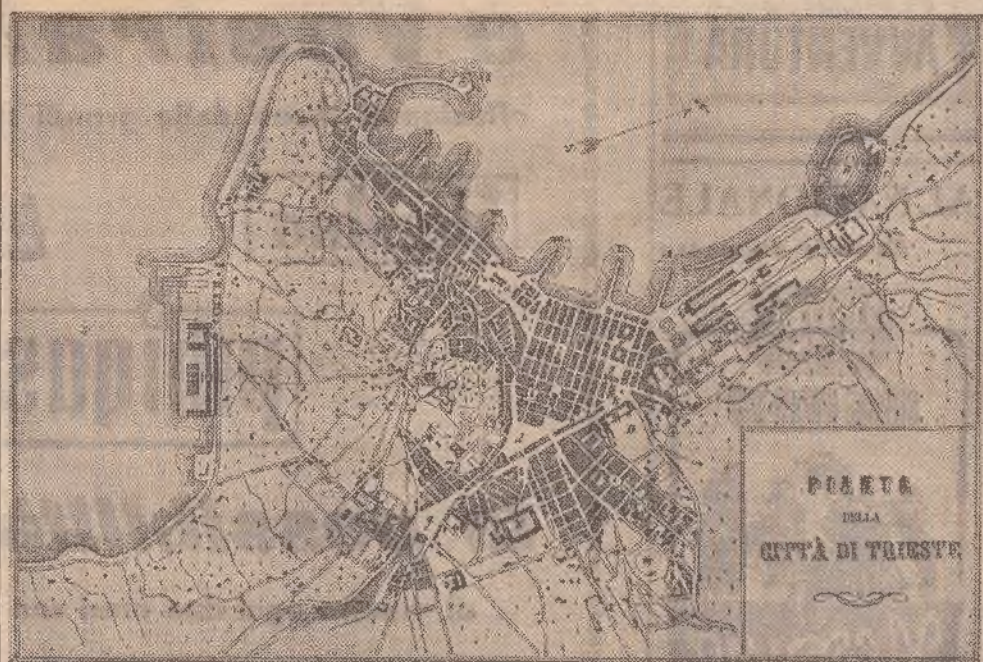
Lo statuto di questa società, che ebbe poi parte notevole nel movimento assicurativo triestino, fu compilato dal Morpurgo. E' molto interessante il mercato parallelo, che in esso si riscontra, fra la costituzione sociale dell'Azienda e quella delle Assicurazioni Generali, parallelismo che sta a dimostrare come la forma delle due società sia nata nella medesima mente.

Caratteristiche comuni alle due Compagnie, nell'atto stesso della loro istituzione, sono infatti: l'insolita potenza finanziaria, l'ampiezza dell'organizzazione e la molteplicità dei rami. Mentre il capitale delle altre numerose Compagnie esistenti a Trieste s'aggrava in quegli anni fra i 100 e i 200 mila fiorini, ed il loro lavoro era ristretto ai trasporti marittimi, terrestri e fluviali ed alla piazza di Trieste, l'Azienda Assicuratrice sorge col capitale di 500.000 talleri, corrispondenti ad un milione di fiorini di convenzione. Se il suo scopo precipuo è quello di assumere assicurazioni «pei danni causabili dagli elementi ignei, fluviali ed aerei» (fuoco, grandine e trasporti terrestri e fluviali), lo statuto sociale dispone che essa potrà assumere ancora

zione effettiva delle due Direzioni di Venezia e di Milano, e dovette accontentarsi di porre in quei centri due Agenzie locali.

Nel Congresso generale del 1.º gennaio 1827 l'Azienda deliberava perciò di sospendere le operazioni nel ramo grandine, decidendo in cambio di dedicarsi anche al ramo trasporti, fino allora escluso dall'attività sociale. Nemmeno con l'istituzione dell'Azienda Giuseppe Lazaro Morpurgo poteva, dunque, dire d'aver tradito completamente in realtà l'opera che era stata l'aspirazione costante della sua vita: la Compagnia assicuratrice a rami multipli e con obiettivi europei. Passò allora al secondo grande progetto e alla seconda grande realizzazione: le Assicurazioni Generali. Ma quando poté realizzare il suo sogno era già vecchio. Pochi anni dopo, nel luglio del 1835, un assalto apoplettico ne stroncava la fortissima fibra e la mirabile attività.

Morto il Morpurgo, soppressa quasi subito la carica di presidente, chi per più di un decennio rimase di fatto a capo delle Generali, designato dall'altezza dell'ingegno, dalla larga competenza, dall'inesausta energia ad essere uno fra i più alacri costruttori della fortuna del-



Planta di Trieste nei primi decenni dell'800

tutti quei rischi, di cui permessa ne sia l'assunzione dalle Sovrane Leggi, ed in qualsiasi luogo. Unica è la sede centrale della società stabilita in Trieste, ma tre le Direzioni territoriali: Trieste, Venezia e Milano. Appena costituita, l'Azienda cerca infatti di uscire dalla ristretta cerchia degli affari cittadini per espandersi nelle «limitrofe Province degli Stati ereditari austriaci, come altresì in tutto il Regno Lombardo-Veneto» e stabilisce agenzie a Vienna, Praga, Budapest, Salsburgo, Lubiana, Graz, Udine ecc. A presidente della Società venne eletto nel primo Congresso generale Francesco Taddeo Rayer, allora all'apice della sua fortuna commerciale, a consulente legale il goriziano dott. Giuseppe Lucchesi (1758-1847), attuario di Borsa, che era già stato Consigliere d'appello a Venezia durante la prima occupazione austriaca e nel 1812 a Trieste membro del Consiglio municipale napoleonico. Troviamo fra i quattro direttori naturalmente anche il Morpurgo come il redattore del Piano ed organizzatore della Compagnia, a

Ma l'impresa si presentava tutt'altro che facile, tanto dal punto di vista finanziario quanto per ragioni tecniche. Dato lo scarso concorso di azionisti nel Lombardo Veneto, la Compagnia non poté addiventare alla costituzione

la Compagnia, fu l'avv. Giambattista de Rosmini. Era nato a Rovereto l'11 maggio 1777, primo di dieci fratelli, da Angelo Leonardo, giudice di pace del dinasta di Castel Ivano, e dalla contessa Caterina Bossi Fedrigotti. La famiglia del Rosmini, originaria di Bergamo, si trapiantò nel Trentino nel XVI secolo e per aver doti eminenti uomini di toga, di armi, di lettere ed alti dignitari ecclesiastici, venne iscritta nel 1672 dall'imperatore Leopoldo I nella nobiltà del Sacro Romano Impero.

Carlo Rosmini, il celebre storico di Milano, fu zio del nostro e Antonio, l'immortale filosofo, cugino suo.

Come il padre e come i fratelli, Pietro che esercitò l'avvocatura a Rovereto e fu professore di giurisprudenza e Leonardo, avvocato a Trento, anche Giovanni Battista Rosmini si dedicò agli studi legali e professò l'avvocatura. Venne a Trieste giovanissimo verso gli ultimi anni del secolo XVIII o nei primi del nuovo, apprendendo, per così dire, la strada a quella cospicua immigrazione di giuristi trentini che doveva incidere nella storia dell'Ottocento triestino i nomi di Antonio Gazzoletti, Scipione Signele, Carlo Bertolini, Carlo Dordi per limitarsi solo ai più noti.

L'affermazione del Rosmini fu rapidissima. Per le ra-

me in tutti i numerosi elenchi degli «aderenti per gentile interesse ed orgoglio al Governo francese», mandati da Trieste alla Politehnische viennese. Dal regime napoleonico egli ebbe infatti altissimi incarichi. Assieme col barone Antonio Pasquetti, col dott. Vordoni e coi negozianti Treves e Griot, recò nel novembre 1809 l'armistizio della città di Trieste a Napoleone. Nel gennaio del 1812, abbandonata l'avvocatura, egli venne nominato segretario generale dell'Intendenza dell'Istria che, com'è noto, comprendeva anche Trieste, e nel marzo successivo, presidente del Tribunale di prima istanza. Fu nel 1810 tra i fondatori del Gabinetto di Minerva, cospicuo — secondo la denuncia del fedelissimo Leopoldo de Burlo alla Polizia austriaca — per essere stato eretto sotto il Governo francese.

Dopo la rioccupazione austriaca tornò all'avvocatura, dando contemporaneamente l'opera sua a tutte le iniziative intese ad alimentare la vita intellettuale di Trieste. Nel 1839, assieme con altri bonapartisti, fu nominato membro del così detto Consiglio federale, modesto organo rappresentativo degli interessi triestini concessi dal Governo viennese alle vivaci aspirazioni autarchiche della città.

Mori a Trieste il 16 set-



Trieste nel 1831 (da una stampa dell'epoca)

SERVIZI DALL'INTERNO E DALL'ESTERO

LA «GUERRA DEI GENERALI» NEGLI STATI UNITI

ESERCITO CONTRO AVIAZIONE PER LA DIVISIONE DEL BILANCIO

Un formale arimprovero del Segretario alla Difesa Wilson invita gli Stati maggiori delle due Armi alla collaborazione

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

New York, 19. Per una strana coincidenza, la celebrazione della giornata dell'Aviazione, che si svolge quest'anno con quella che i giornali di qui non esitano a definire la «dichiarazione di guerra dell'Esercito contro la Aeronautica», mentre sul cielo di New York passano in formazioni serrate aeroplani di ogni età, dimensione e velocità, mentre sull'asfalto della Quinta Avenue marciono reparti dell'Esercito, mentre la flotta ha attraccato ai vari moli una ventina di unità grandi e piccole, le colonne dei giornali vanno riempendosi di informazioni e controinformazioni sul «conflitto» fra i generali di terra e quelli dell'aria.

Eisenga aggiunge subito che il conflitto ha basi finanziarie e, più precisamente, lo Esercito lamenta che l'Aeronautica si prende una fetta troppo grossa del bilancio stanziato per le spese delle forze armate (precisamente si prende la metà dei 35 miliardi di dollari, mentre Esercito e Marina devono accontentarsi di dividersi la metà che resta) e ottiene questo arrogandosi funzioni che non le spettano.

Queste doglianze vengono espresse in modo che in altri paesi sarebbe considerato violento e altamente improprio: l'Esercito accusa addirittura l'Arma del cielo di «portare il paese verso il disastro». Specificamente si accusano gli elicotteri di essersi intromessi in un compito di spettanza dell'Esercito, quello della difesa contrerea per la quale l'Esercito si ritiene perfettamente attrezzato coi propri missili radarizzati e capace di agire con adeguato collegamento con le altre sistemazioni difensive, fra le quali la rete di radar, l'Aeronautica ribatte che i suoi missili sono superiori a quelli dell'Esercito e che in ogni caso per combattere un nemico aereo ci vogliono degli aviatori, o meglio degli artiglieri che abbiano sviluppato alla scuola e al servizio dell'Aeronautica la mentalità degli aviatori cosa che un artigliero dell'Esercito non potrà mai avere.

Attriti e gelosie professionali sono sempre state fra Ma-

rines ed Esercito e con l'avvento dell'aviazione le cose si sono complicate considerevolmente fin da quando le tre forze armate furono riunite sotto un dicastero unificato, per la parte amministrativa, e dal punto di vista militare, sotto gli ordini di una commissione dei tre capi di stato maggiore. Nel 1949 vi fu la cosiddetta «crisi» degli ammiragli, i quali si trovarono pressati poco nella posizione in cui l'Esercito si trova ora: la Marina avrebbe dovuto rinunciare alle portaerei perché al bombardamento strategico avrebbe provveduto l'Aeronautica; lo stato maggiore della Marina, sulla base della esperienza dell'ultima guerra, aveva invece diretto il proprio sforzo strategico e costruttivo verso le portaerei fino ad assegnare a queste il ruolo fino allora tenuto dalle corazzate.

La rivolta degli ammiragli finì per dar partita vinta alla marina, che continuò a costruire portaerei e aeroplani che, combinatamente, possono attaccare qualsiasi posto nel mondo e, sostengono gli ammiragli, più efficacemente di quanto possa fare l'Aeronautica. Quest'ultima, che si è vista ridurre i fondi per la costruzione dei progettati grandi aerodromi, ha protestato che le portaerei possono essere affondate, annullando ogni capacità controffensiva degli Stati Uniti. Ma la marina risponde che gli aerodromi sono più vulnerabili, perché sono installazioni fisse, la cui località è ben nota al nemico, e soggette non soltanto ad attacco ma anche a sabotaggio, mentre il nemico ha per lo meno difficoltà a sapere dove le portaerei si trovano in un certo momento.

Uno dei corrispondenti da Washington dell'«Herald Tribune» scrive di aver visto un programma di pubblicità preparato dall'Aeronautica, nel quale si dice che, «passato il periodo elettorale, tutti i comandi dipendenti dovranno iniziare, attraverso la stampa, la radio e la TV» una campagna, intesa ad «incanalare la vibrante tensione del pubblico verso la persuasione che l'Aeronautica può assicurare la pace con la sua supremazia,

in quanto ha a sua disposizione un completo arsenale di armi distruttive tali da far invecchiare la più moderna marina ed il più moderno esercito».

Non ci voleva altro perché l'Esercito aprisse il fuoco delle sue accuse, che sembrano giustificate da questo documento che non si sa come il citato collega sia riuscito a procurarsi, ma comunque si può essere certi che non è stata l'Aeronautica a farglielo vedere.

Stasera, intanto, il Segretario alla Difesa, Charles Wil-

son, è intervenuto con un «rimprovero» diretto tanto all'Esercito quanto all'Aeronautica e un formale richiamo a collaborare e non intralciare lo sforzo difensivo del paese.

Prima ancora di questo intervento, il presidente della commissione senatoriale, il democratico Chavez, allarmato da questa esplosione interna, stasera ha dichiarato che i tre servizi faranno meglio a mettersi a comportarsi come delle sgraziate donne gelose.

Leo Rea

ESCLUSE DA FANFANI A TORINO IBRIDE ALLEANZE POSTELETTORALI

La libertà e il progresso valgono bene una giunta

Roma, 19. Sulla posizione del partito radicale nella campagna elettorale amministrativa e di fronte ai problemi politici attuali, l'ex Ambasciatore Nicolò Carandini ha parlato ai giornalisti stranieri accreditati in Italia, nella sede della Associazione della stampa estera.

Il partito radicale intende soddisfare un'esigenza determinata (come fu l'azione del radicalismo inglese dalla fine del '700 e degli inizi del '800, e dal quale scaturì un forte movimento liberale) da una forte pressione rivoluzionaria e da una altrettanto forte resistenza conservatrice. Queste due forze si urtano senza possibilità di prevalenza per l'una o per l'altra e senza possibilità di collaborazione. Nella particolare situazione italiana, è convinzione dei radicali che soltanto l'incontro dei gruppi della sinistra democratica e laica possa derivare una forza che si presenti con una funzione determinante, attiva non di semplice mediazione. L'ex ambasciatore ha quindi affermato che il par-

tito radicale, costituito nel dicembre del 1955, si presenta all'opinione pubblica in una «qualificazione antifascista, democratica, repubblicana e laica». Ribadendo il chiodo laico, Carandini ha affermato che i radicali sono pronti a una leale collaborazione con quei democristiani che dimostrino di restare fedeli ai principi e alla pratica della libertà, respingendo peraltro decisamente qualsiasi intenzione o espressione di integralismo.

A Torino Fanfani ha polemicamente lusingato con i togliattisti, il quale — ha detto — «quanto all'avvenire si è mostrato abbastanza rassegnato, prospettandosi — come unica ipotesi di vittoria — per la sua parte — la realizzazione della collaborazione tra PCI, PSI e EDSI i cui voti del 1953, sommati insieme, se ripresi, potrebbero consentire una maggioranza assoluta. Si farà questa maggioranza? Non si può fare ingenuità agli amici socialdemocratici, tenendo, sia pure in via ipotetica, una risposta. Del resto, nemmeno To-

gliatti la crede rassicurante. Tanto è vero che ha prospettato, con una certa nostalgia, un'altra maggioranza: quella formata dalle sinistre con la Democrazia cristiana.

Da parte nostra — ha concluso il segretario della D.C. — ogni cura è presa per favorire da parte degli elettori la elezione di Consigli comunali che consentano la formazione di Giunte democratiche, non infedele alla estrema sinistra o all'estrema destra, sia pure per interposte persone. Ma se — malgrado la nostra azione informale ed orientativa — qualche Comune, per la formazione a tutti i costi di una Giunta, richiedesse alla D.C. di concorrere a sacrificare la continuità della vita democratica di tutta la Nazione, a bene si sappia sin d'ora che la D.C. fermamente risponderà che la libertà e il progresso civile d'Italia valgono bene una Giunta. E saranno lasciate agli altri la responsabilità di collusioni che essa non può compiere.

Il segretario del P.L.I. on-

SINGOLARE PROTESTA DEGLI AGRICOLTORI

Bloccati i turisti sulle strade francesi

Aspetti drammatici della manifestazione in alcune zone. In altre agli automobilisti è stato offerto vino e cacio

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

Parigi, 19. Per protestare contro il basso tenore di vita dei lavoratori rurali, ed approfittando dell'esodo massiccio delle folle parigine per la festa della Pentecoste, in varie parti della Francia si sono avuti drammatici incidenti.

Per iniziativa dei sindacati agricoli, gli organizzati sono scesi in gruppi compatti sulle strade maestre e nei punti di congestione del traffico (siti che la circolazione ha potuto ritornare normale dopo sei ore di arresto).

Il movimento di protesta dei sindacati agricoli si è praticamente esteso a tutta la Francia. In alcuni Dipartimenti esso non ha assunto un aspetto drammatico. Nella regione del Jura, gli automobilisti sono stati fermati e costretti a degustare bicchieri di vino per invitarli a fare acquisti di bottiglie e contribuire alla soluzione della crisi vinicola. Anche in altri Dipartimenti le manifestazioni degli agricoltori hanno avuto lati simpatici e cordiali. Nell'Alta Savoia una

teoria di trattori, disposti lungo la strada, ha obbligato gli autisti a rallentare la corsa ed a fermarsi. Ad ogni autista sono stati distribuiti cinquanta grammi di formaggio di Gruyère, quale dono della Federazione lattifera. Ma nella Garonna, che pure ha tradizioni di ospitalità, si è ricorso addirittura a bombe lacrimogene, lanciate contro le vetture di lusso.

A spiegare il generale movimento di protesta che ha avvolto gli autisti ed alle persone a bordo delle macchine le vacanze di Pentecoste, i sindacati agricoli hanno pubblicato un manifesto nel quale viene lamentato che due contadini su tre hanno il minimo vitale, poiché non riescono di avere un reddito maggiore di 300 mila franchi all'anno, ossia 25 mila franchi al mese, pari a 45 mila lire. Il manifesto aggiunge che gli agricoltori rappresentano il 50 per cento del reddito nazionale.

B. C.

CHINO ALESSI
Direttore responsabile
Edito dalla S. E. T.
Stab. Tip. Triest. - Via S. Felice 8

Movimento navi

«LLOYD TRIESTINO»

Prossime partenze: «Neptunia» 7-5 da Genova, Napoli, Messina per l'Australia. «Africa» 21-5 da Trieste, Venezia, Brindisi per il Sud Africa, via Suez. «Ambra» verso 25-5 da Genova per il Sud Africa, via Suez. «Asia» 15-5 da Genova, Napoli per l'India-Pakistan - Costa Occidentale - Estremo Oriente. «Cavot» verso 27-5 da Genova, Livorno, Napoli per l'India-Pakistan - Costa Occidentale - Costa Orientale. «Tirreno» verso 28-5 da Trieste, Venezia per l'India-Pakistan - Costa Occidentale. «Tiripolita» 27-5 da Napoli per l'Africa Orientale. «Diva» prima plancia da Genova, Marsiglia, Sète per Algeri, Orano, Casablanca, (San), (Arad), Africa Occidentale - Congo - Angola.

«ADRIATICA»

Prossime partenze: «Messapia» 25-5 ore 8 da Trieste per Venezia, Brindisi, Pireo, Limassol, Creta, Larnaca. «Valtorina» 25-5 ore 24 da Trieste per Venezia, Ancona, Zara, Spalato, Gravosa, Bari, Brindisi, Pireo, Candia, Calamata, Patrasso. «Abbasia» 24-5 da Genova per Napoli, Pireo, Istanbul. «Campidoglio» 25-5 ore 8 da Trieste per Venezia, Bari, Pireo, Alessandria, Beirut, Lattachia, Istanbul (ev.), Burgha (ev.). «Eridania» 25-5 da Genova per Napoli, Alessandria, Beirut, Siracusa. «Trevia» verso 27-5 da Genova per Livorno, Catania, P. Sidi (ev.), Beirut, S. Cipri, Lattachia, Merzina. «Criminea» 30-5 da Trieste per Napoli, Pireo, Larnaca, Spalato, Gravosa, Bari, Brindisi, Pireo, Candia, Calamata, Patrasso.

«ITALIA»
Prossime partenze: «Andrea Doria» 31-5 da Genova per Cannes, Napoli, Gibilterra, New York. «Giulio Cesare» 20-5 da Genova per Cannes, Barcellona, Dakar, Sud America (Costa Atlantica). «Conte» 22-5 da Napoli per Genova, Barcellona, Catania, Dabona, Sud America (Costa Atlantica). «Marco Polo» 23-5 da Genova per Napoli, Barcellona, Centro America - Sud Pacifico. «Vulcania» 24-5 da Trieste per Venezia, Patrasso, Palermo, Napoli, Barcellona, Lisbona, Halifax, New York. «Diana» 1-6 da Trieste per Spalato, Napoli, Livorno, Genova, Las Palmas, Sud America (Costa Atlantica). «Eusebio» 25-5 da Trieste per Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia, Barcellona, Centro America - Nord Pacifico. «Etna» 15-6 da Trieste per Centro America - Nord Pacifico. Posizione delle navi: «Andrea Doria» 18-5 part. da New York, Gibilterra. «Cristoforo Colombo» 17-5 part. da Genova, Cannes, Napoli, Gibilterra. «Saturnia» 18-5 part. da Trieste, Venezia, Patrasso. Napoli. «Vulcania» 15-5 part. da New York, Lisbona, Gibilterra. «Augustus» 20-5 in arr. a Baia. «Conte» 22-5 in arr. a Napoli. «Giulio Cesare» 20-5 in part. da Genova, Cannes, Barcellona. «Eusebio» 20-5 in part. da Trieste. «Antonietta» 17-5 in arr. a Rion. «Santia» Montevideo. «Tiripolita» 25-5 ore 8 da Trieste per Venezia, Brindisi, Pireo, Candia, Calamata, Patrasso.

«ADRIATICA»
Prossime partenze: «Messapia» 25-5 ore 8 da Trieste per Venezia, Brindisi, Pireo, Limassol, Creta, Larnaca. «Valtorina» 25-5 ore 24 da Trieste per Venezia, Ancona, Zara, Spalato, Gravosa, Bari, Brindisi, Pireo, Candia, Calamata, Patrasso.

«ITALIA»
Prossime partenze: «Andrea Doria» 31-5 da Genova per Cannes, Napoli, Gibilterra, New York. «Giulio Cesare» 20-5 da Genova per Cannes, Barcellona, Dakar, Sud America (Costa Atlantica). «Conte» 22-5 da Napoli per Genova, Barcellona, Catania, Dabona, Sud America (Costa Atlantica). «Marco Polo» 23-5 da Genova per Napoli, Barcellona, Centro America - Sud Pacifico. «Vulcania» 24-5 da Trieste per Venezia, Patrasso, Palermo, Napoli, Barcellona, Lisbona, Halifax, New York. «Diana» 1-6 da Trieste per Spalato, Napoli, Livorno, Genova, Las Palmas, Sud America (Costa Atlantica). «Eusebio» 25-5 da Trieste per Napoli, Livorno, Genova, Marsiglia, Barcellona, Centro America - Nord Pacifico. «Etna» 15-6 da Trieste per Centro America - Nord Pacifico. Posizione delle navi: «Andrea Doria» 18-5 part. da New York, Gibilterra. «Cristoforo Colombo» 17-5 part. da Genova, Cannes, Napoli, Gibilterra. «Saturnia» 18-5 part. da Trieste, Venezia, Patrasso. Napoli. «Vulcania» 15-5 part. da New York, Lisbona, Gibilterra. «Augustus» 20-5 in arr. a Baia. «Conte» 22-5 in arr. a Napoli. «Giulio Cesare» 20-5 in part. da Genova, Cannes, Barcellona. «Eusebio» 20-5 in part. da Trieste. «Antonietta» 17-5 in arr. a Rion. «Santia» Montevideo. «Tiripolita» 25-5 ore 8 da Trieste per Venezia, Brindisi, Pireo, Candia, Calamata, Patrasso.

«TIRRENA»

Prossime partenze: «C. Borja» verso 23-5 da Trieste per Bari, Catania, Messina, Palermo, Londra, Amburgo, Brema, Anversa, Rotterdam. «Clio» 25-5 in part. da Venezia per moli di Lissa, Adriatico. «Marsiglia» - Spagna. «C. di Carina» 23-5 da Trieste, Venezia per moli di Lissa, Periplo Italiano.

MARGARINA Gradina

VAN DEN BERGH S.p.A. STABIL. DI CREMA

GUSTOSA E NUTRIENTE

Perché è composta solo di purissimi olii vegetali, che danno a tutta la cucina una leggerezza senza confronti. Deliziosamente fresca e appetitosa in tavola, sul pane e sulla pasta in bianco, GRADINA convince a fare il bis. Signora, l'assaggi oggi stesso.

È un prodotto VAN DEN BERGH, la Casa Olandese con 80 anni di esperienza.

L. 60 l'etto

DA IMPIANTI PIÙ MODERNI BENZINA PIÙ POTENTE

DA **92-94** A



la, bella presenza, condizi-
glata, casa arredata, cer-
no massimo quaranten-
ppo matrimonio, Cass.
U. UPI.

E giovanile, modesta,
ga, sposerebbe serio, po-
Cass. 22212 U. UPI.

E capitano marittimo
rebbe scopo matrimonio.
ta oppure vedova età
la sola indipendente a
Scrivere, riservatezza.
a 22207 U. UPI.